《大物流时代：物流集群如何推动经济增长》读书心得3

本书的第三章讲述的是物流集群的地理特性。运输和仓储是最基本的物流服务，它们是物流集群最基本的任务，也是它们构成了贸易的两个基本要素。再本章，作者讲述了物流集群产生的原因：由于运输技术和经济性的原因，货物运输通常需要在某一中心点集中和整合后再进行运输，而不是起点和目的地之间的直达运输。这些运输整合中心往往与重要的交通基础设施密不可分，如港口和主干道交叉口。因为货流通过这些中心，许多其他的物流服务如仓储和分销配送自然迁移到这些地方，通常这些地方会发展成成熟的物流集群。这就与本章的标题对应了起来，物流集群的产生跟它的地理位置是密切先关的。物流集群的产生提高了全球运输和仓储系统的效率，促进了外包、国际贸易和全球化，反过来又产生了更大的全球贸易量，促进大型、高效的物流集群的发展。之后本章就逐一介绍了四个主要的物流集群：荷兰、新加坡、巴拿马和孟菲斯，来说明物流的相互作用原理、地理特征、高性能物流和区域经济共同发展背后的历史事件。

首先介绍的是荷兰这一贸易中心地位是如何产生的。荷兰的物流集群与我们所了解的有些不同，它的主要功能是过境转口，俗称“转运”，即商品通过枢纽转运到另一个地方，而不是留在当地销售。为了保持物流业务的竞争力，荷兰持续不断地投机交通基础设施建设，为此建了更多、更大的运河，有些运河开创了新的航线或捷径。14世纪中期，一条运河连接了鹿特丹和包括代尔夫特在内的北方许多大型工业城镇，刺激了鹿特丹作为转运口岸的崛起。此外，荷兰这一贸易中心的崛起与他开放包容的心态有关系。荷兰有着接纳、容忍外国人的公民社会，允许外国贸易商生活和工作的移民政策。这样的社会吸引了很多外国贸易商在此发展，一定程度上促进了荷兰本地的贸易发展。

其次，本章介绍的是新加坡的贸易中心得形成。新加坡是世界上最繁忙的中转港，基本上运往新加坡的集装箱，最后都会离开，运送到另一个地方。新加坡的面积不大，也几乎没有任何自然资源，它的财富来自于它的地理位置和人民，它本身是因为中转贸易而繁荣。本章交代了，新加坡成为全球贸易网络中一个主要节点的原因有四个方面：地理位置、气候、文化和持续的政府投资。1.地理位置：马来半岛和苏门答腊岛中间的马六甲海峡，是太平洋沿岸东亚各国、南亚、西方国家的天然交汇点。两个地区之间的海上货物需要在新加坡拐弯并穿过海峡。这样就可想而知，新加坡这一地点的重要性。2.气候：新加坡地处赤道，几乎没有极端天气，给运输的可靠性带来又一个优势。3.文化：新加坡比鹿特丹更加国际化。新加坡是一个多民族的国家，有英语、马来语、中文和泰米尔语四种官方语言。4.政府投资：随着贸易的扩大，新加坡进行了很多基础设施建设。

接着，本章就讲述了在巴拿马运河建立起来的物流集群产生的原因。这一物流集群与鹿特丹和新加坡有所不同，鹿特丹是运输模式转换的节点，大部分商品从远洋船舶转运到小船、驳船、铁路、卡车和管道，配送给德国和欧洲内陆地区的其他国家。巴拿马的历史，是公路、铁路和运河这三种耗资巨大的交通设施建设的历史。这个地方地理位置优越，在这里投入的巨额资金不仅开辟了新的航线，建立了东西方交通新的中转站，也引导了巴拿马物流集群的发展。

最后，本章就介绍了孟菲斯的中心地带集群是怎样产生的。因为地处密西西比河的中央位置，而且不受洪水影响，孟菲斯很快就成为交易中心。直至今日，孟菲斯仍然保持着驳船和铁路物流中心的地位。